



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 72 ]

नई दिल्ली, सोमवार, मई 29, 2000/ ज्येष्ठ 8, 1922

No. 72]

NEW DELHI, MONDAY, MAY 29, 2000/JYAISTHA 8, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 मई, 2000

सं. टीएएमपी/2/98-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए और 8 दिसम्बर, 1998 की पूर्ववर्ती अधिसूचना सं. टीएएमपी/2/98-केपीटी के अधिक्रमण में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार कंडला पत्तन न्यास के बहुदेशीय लांच 'एम.एल. सूरजबारी' का किराया प्रभार पुनः निर्धारित करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/2/98-केपीटी

कंडला पत्तन न्यास (केपीटी)

आवेदक

आदेश

(मई, 2000 के 12वें दिन को पारित किया गया)

यह मामला कंडला पत्तन न्यास में एम.एल. सूरजबारी बहुदेशीय लांच के लिए किराया प्रभार के पुनः निर्धारण के संबंध में कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) से प्राप्त अनुरोध से संबंधित है।

2. इस प्राधिकरण ने "एम.एल. सूरजबारी" बहुदेशीय लांच के किराया प्रभार का निर्धारण करते हुए 30 नवम्बर, 98 को पहले एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश के अनुसार एम.एल. सूरजबारी के लिए किराया प्रभार की दर तटीय पोतों के लिए 30 प्रतिशत की छूट के साथ प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 2800/-रुपए (66.18 अमरीकी डालर) निर्धारित की गई थी।

3. केपीटी ने उक्त आदेश पर अब पुनर्विचार करने का अनुरोध किया है और किराया प्रभार प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 4700/—रुपए (223.72 अमरीकी डालर) निर्धारित करने के लिए कहा है। यह उल्लेख किया गया है कि उनके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में निम्नलिखित मुद्दे शामिल नहीं किए गए थे :-

- (i) लगी हुई पूंजी पर आय की दर 12 प्रतिशत की बजाय 10.50 प्रतिशत ली गई है।
- (ii) (केपीटी द्वारा) अपनाई जा रही वर्तमान पद्धति के अनुसार तटीय व्यापार के लिए 30 प्रतिशत की छूट देने से पहले परिकलित प्रभारों में 60 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। पूर्ववर्ती परिकलन भेजते समय यह 60 प्रतिशत का कारक छूट गया था। इसके अलावा, 1991 के सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार 100/—रुपए = 4.76 अमरीकी डालर (30 जून, 91 के अनुसार) की बजाय वर्तमान परिवर्तन दर पर विचार किया गया था।
- (iii) उपर्युक्त (i) और (ii) में उठाए गए मुद्दों के कारण एम.एल. सूरजबारी की दर पत्तन में उपलब्ध उतनी ही क्षमता वाले क्राफ्टों की दरों से बहुत कम बैठती थी। इससे एक असामान्य स्थिति पैदा होती है कि उच्चतर क्षमता वाले क्राफ्ट की लागत कम क्षमता वाले क्राफ्ट से कम है।
- (iv) प्रचलित पद्धति के अनुसार, पत्तन ने एम.एल. सूरजबारी के लिए प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 4700/—रुपए (223.72 अमरीकी डालर) की अनंतिम दर वसूल की है और बिलों का तदनुसार समायोजन और निपटान कर दिया गया है। पोत एजेंटों ने भी अपने स्वामियों के साथ खाते इसी तरह निपटा दिए होंगे।

4. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर केपीटी ने निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था :-

- (i) फरवरी, 98 में आयोजित चेन्नई कार्यशाला (टीएएमपी द्वारा आयोजित) में अपनाए गए दिशानिर्देशों के विरुद्ध विनिमय दर को 30 जून, 91 को प्रचलित के अनुसार अपनाए जाने का कारण ऐसा परिवर्तन चालू विनिमय दर के अनुसार किया जाना था।
- (ii) प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 4700/—रुपए का प्रस्तावित किराया प्रभार लागू करने के कारण।

5. पत्तन ने अपने उत्तर में निम्नलिखित अनुरोध किए हैं :-

- (i) किसी परिवर्तन दर को अपनाए जाने के लिए कोई विशेष दिशानिर्देश नहीं है।
- (ii) पत्तन ने प्रस्तावित स्तर पर प्रभारों की अनंतिम वसूली की है, क्योंकि उसे बाद के चरण : वसूल करना संभव नहीं होगा। तथापि, अंतिम बिल अभी तैयार किए जाने हैं। इस स्थिति में, अनंतिम तौर पर दरों की वसूली के लिए टीएएमपी का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया था।
- (iii) अनुमोदित दर न होने पर नए उपस्कर की सेवाओं को बेकार नहीं रखा जा सकता।

6. यह प्रस्ताव इन चार पार्टियों को टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था; यथा (क) मैसर्स जे.एम. बक्शी एंड कंपनी; (ख) मैसर्स जीएसी शिपिंग; (ग) मैसर्स अटलांटिक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड, और (घ) मैसर्स इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड। केवल मैसर्स इंडियन ऑयल कारपोरेशन लिमिटेड को छोड़कर बाकी पार्टियों से टिप्पणियां प्राप्त हो गई थीं।

7. प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

मैसर्स अटलांटिक शिपिंग प्राइवेट लिमिटेड

4700/-रुपए प्रति घंटा की दर न्यायोचित नहीं है। हम आवश्यकता के अनुसार और जैसी भी स्थिति हो, अन्य क्राफ्ट स्थानीय तौर पर आने-जाने के चक्र पर अर्थात् जहाज से तट अथवा तट से जहाज तक 13,000/-रुपए किराया का भुगतान कर रहे हैं। हमें भी चार घंटे तक निःशुल्क प्रतीक्षा समय मिलता है। पत्तन 50 प्रतिशत गैर-बीमा प्रभार की भी वसूली करता है।

मैसर्स जीएससी शिपिंग

- (i) चालू विनिमय दर 21/-रुपए = 1 अमरीकी डॉलर है। वर्तमान विनिमय दर दुगुने से भी अधिक है। इसके अनुसार, किराया प्रभार लगभग 10,000/-रुपए प्रति घंटा बैठेगा, जो कि बहुत अधिक है। इसके अलावा, पत्तन 50 प्रतिशत गैर-बीमा प्रभार की अतिरिक्त वसूली भी कर रहा है।
- (ii) आकस्मिक और पर्यवेक्षण प्रभार बहुत अधिक हैं। वे प्रत्येक 10 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (iii) तटीय व्यापार को 30 प्रतिशत की छूट देने से पूर्व 60 प्रतिशत का अतिरिक्त प्रभार बहुत अधिक है।
- (iv) 4700/-रुपए प्रति घंटा की दर तर्कसंगत है। परंतु अमरीकी डालर दर में परिवर्तन चालू विनिमय दर पर आधारित होना चाहिए।

मैसर्स जे.एम. बक्शी एंड कंपनी

- (i) पूंजीगत लागत मूल्यहास 60 प्रतिशत प्रभारों की वृद्धि के परिकलन के आधार की जांच टीएएमपी द्वारा सरकारी दिशानिर्देशों पर विचार करते हुए की जानी चाहिए।
- (ii) पत्तन को प्रचलित विनिमय दर अपनानी चाहिए। अधिसूचित प्रशुल्क के अलावा पुल-बैक टॉप को छोड़कर अन्य टगों के लिए 50 प्रतिशत गैर-बीमा प्रभार भी देय होते हैं। गैर-बीमा प्रभारों का आधार स्पष्ट नहीं है।

8. केपीटी से निम्नलिखित मुद्दों पर स्पष्टीकरणों/टिप्पणियों के साथ किराया प्रभारों (प्रस्तावित) के परिकलन के लिए अपनाई गई लागतों का ब्यौरा प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था :-

- (i) क्राफ्ट के गैर-बीमा के लिए 50 प्रतिशत किराया प्रभार लगाने के कारण।
- (ii) आकस्मिक प्रभारों, पर्यवेक्षण प्रभारों, मालभाड़ा और प्रहस्तन प्रभारों तथा प्रबंध एवं सामान्य प्रशासनिक लागतों का प्रतिशत परिकलित करने के आधार।
- (iii) वर्तमान लागत पर मूल्यहास पर विचार करने का कारण।
- (iv) अब एम.एल. सूरजबारी का प्रशुल्क पहली बार निर्धारित करते समय वर्ष 1996 और 1991 में हुए रुपये के अवमूल्यन के प्रभाव को शामिल करने का औचित्य।

9. अपने उत्तर में केपीटी ने निम्नलिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) केपीटी ने अपने किसी क्राफ्ट का बीमा नहीं किया है। 50 प्रतिशत का गैर-बीमा प्रभार अलग से वसूल किया जा रहा है, ताकि प्रचालन के दौरान क्राफ्ट को होने वाले जोखिमों पर काबू पाया जा सके।

- (ii) आकस्मिक प्रभारों और माल प्रहस्तन प्रभारों के परिकलन के प्रतिशत सरकार द्वारा अनुमोदित प्रपत्र पर आधारित हैं, जिसमें सरकार ने मरम्मतों और नवीकरण तथा ईंधन, लुब्रीकेंट्स और उपभोग्य वस्तुओं की लागत पर कुछ प्रतिशत पर वही वसूल करने का निर्देश दिया है। केपीटी में वास्तविक व्यय के आधार पर इसे 15 प्रतिशत माना गया है। प्रचालन व्यय के प्रतिशत के रूप में औसत प्रबंध और सामान्य प्रशासनिक लागत लगभग 20 प्रतिशत बैठती है और किराया प्रभार निर्धारित करते समय उस पर तदनुसार विचार किया गया है। प्रचालन की कुल लागत के प्रतिशत के रूप में स्थापना की लागत लगभग 37 प्रतिशत बैठती है और यातायात जिसे वहन कर सकता है, का सिद्धांत लागू करते हुए तथा लागत आधारित प्रशुल्क के आधार पर पर्यवेक्षण प्रभारों की वसूली करने का सरकार का सचेत निर्णय है। तदनुसार, केपीटी ने इस पर 20 प्रतिशत की दर पर विचार किया है।
- (iii) केपीटी में परिसंपत्तियां प्रतिस्थापन लागत पर मानी जाती हैं और इस प्रतिस्थापन लागत का अतिरिक्त मूल्यहास थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में अंतर के आधार पर केपीटी के लेखा में शामिल किया जाता है। एमपीआरसी की रिपोर्ट के दिशानिर्देशों और टीएएमपी द्वारा इसके दिशानिर्देशों में भी उल्लेख के अनुसार प्रशुल्कों के परिकलन के लिए प्रतिस्थापन लागत पर विचार किया जाना चाहिए। तदनुसार, परिसंपत्ति की आज के दिन की लागत पर मूल्यहास के लिए विचार किया जाना न्यायोचित है।
- (iv) वर्ष 1996 और 1991 में हुए रुपए के अवमूल्यन के प्रभाव को शामिल करने के पीछे मुख्य कारण रुपए के दो बार के अवमूल्यन के प्रभाव को निष्प्रभावी करना और व्यापार को लाभकारी बनाना है। वर्ष 1996 के अवमूल्यन को निष्प्रभावी करने के लिए सरकार के अनुमोदन पर प्रभारों में 60 प्रतिशत जोड़ा गया है और 60 प्रतिशत जोड़ने के बाद इन प्रभारों को 30 जून, 1991 के अनुसार डालर दरों में पुनः परिवर्तित किया गया है। यह परिवर्तन भारत सरकार द्वारा 1991 में जारी दिशानिर्देशों के आधार पर किया गया है। तब से उपर्युक्त के अलावा किसी अन्य दर पर विचार करने के लिए सरकार से कोई नए दिशानिर्देश प्राप्त नहीं हुए हैं।

10. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित मुद्दे विचारार्थ उभरकर सामने आए हैं :-

- (i) केपीटी के मूल प्रस्ताव में लगी हुई पूंजी पर आय (आरओसीई) केपीटी द्वारा भूलवश 10.5 प्रतिशत के ब्याज के आंकड़े को शामिल करते हुए 16.5 प्रतिशत ली गई थी। टीएएमपी भारत सरकार के ऋण पर ब्याज और जमा 6 प्रतिशत (वापसी अदायगी, प्रतिस्थापन और अनुरक्षण निधि के लिए 3 प्रतिशत जमा विकास, पुनर्वास और आधुनिकीकरण निधि के लिए 3 प्रतिशत) के बराबर आरओसीई की अनुमति देता है। भारत सरकार के ऋण पर ब्याज की वर्तमान दर 13.5 प्रतिशत है और तदनुसार 19.5 प्रतिशत के आरओसीई की अनुमति है। चूंकि, वर्तमान मामला दिसंबर, 1998 से पूर्वप्रभावी संशोधन से संबंधित है और अब पत्तन ने अपनी त्रुटि ठीक कर ली है और 12 प्रतिशत की ब्याज दर का प्रस्ताव किया है, इसलिए 18 प्रतिशत (12 प्रतिशत + 6 प्रतिशत) के आरओसीई की अनुमति दी जाती है।
- (ii) जैसाकि केपीटी द्वारा उल्लेख किया गया है कि किराया प्रभारों का परिकलन करने के लिए दिशानिर्देश देने वाला मानक प्रपत्र भारत सरकार द्वारा जारी किया गया है, वह केवल यांत्रिक उपस्कर के प्रभारों का निर्धारण करने के संदर्भ में है। तथापि, केपीटी ने फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए भी किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए उसी प्रपत्र को अपनाने के लिए चुना है।

सामान्य प्रपत्र में अलग-अलग ऊपरि लागतों की किसी विशेष प्रतिशत का उल्लेख नहीं किया गया है । केपीटी ने उल्लेख किया है कि ऊपरि लागत की प्रतिशतता वास्तविक प्रत्यक्ष व्यय और अप्रत्यक्ष व्यय पर विचार करते हुए निकाली गई है । केपीटी ने प्रतिशत आंकड़ों में कोई परिवर्तन किया है, जिन पर टीएएमपी ने अपना पूर्ववर्ती आदेश जारी करते हुए आरंभ में विचार किया था । इसे देखते हुए, वर्तमान मामले में भी ऊपरि व्यय की वही प्रतिशतता अपनाते हैं ।

- (iii) लागत आधारित प्रशुल्क निर्धारित करते समय हम प्रतिस्थापन लागत आधार की बजाय केवल ऐतिहासिक मूल्य पर मूल्यहास और पूंजीगत लागत पर विचार कर रहे हैं । पत्तन न्यासों के वित्तीय सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारियों के साथ हमारी बैठक में इस दृष्टिकोण की सिफारिश की गई थी, क्योंकि प्रणाली 'प्रतिस्थापन लागत' आधार पर मूल्यहास के परिकलन को अपनाने के लिए अभी तक पूरी तैयार नहीं की गई थी । इसे देखते हुए और अन्य पत्तनों में प्रशुल्कों के संशोधन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपनाई गई सामान्य पद्धति के अनुसार वर्तमान मामले में भी हम केवल ऐतिहासिक मूल्य पर आधारित पूंजीगत लागत और मूल्यहास की अनुमति देते हैं ।
- (iv) वर्ष 1996 और 1991 में हुए रुपए के अवमूल्यन के प्रभावों को शामिल करने के केपीटी के तर्क स्वीकार्य नहीं हैं । इस प्राधिकरण की यह उल्लिखित स्थिति रही है कि नई आरंभ की गई परिसंपत्तियों अथवा सेवाओं के मामलों में प्रशुल्क का डालर दर में परिवर्तन प्रचलित सीमाशुल्क दर पर आधारित होगा । तदनुसार, वर्तमान मामले में भी किराया प्रभार मूल आदेश की तारीख अर्थात् 30 नवम्बर, 1998 को प्रचलित विनियम दर लागू करते हुए अमरीकी डालर मूल्यवर्ग में परिवर्तित किया जाएगा । यह उल्लेखनीय है कि एम.एल. सूरजबारी एक नया लांच है, जिसके लिए किराया प्रभार प्राधिकरण के 30 नवम्बर, 1998 के आदेश द्वारा पहली बार निर्धारित किया गया था ।
- (v) केपीटी ने वार्षिक मजूरी लागत 7,77,601/—रुपए से संशोधित करके 8,85,051/—रुपए कर दी है । संशोधित लागत के लिए कोई कारण नहीं दिया गया है । चूंकि, प्राधिकरण के 30 नवम्बर, 98 के आदेश की 'समीक्षा' करने के लिए केपीटी की ओर से अनुरोध है, इसलिए ऐसे 'समीक्षा' संबंधी मामलों में प्राधिकरण द्वारा लगातार अपनाए जाने वाले मामलों में प्राधिकरण द्वारा लगातार अपनाए जाने वाले दृष्टिकोण के अनुसार केवल 30 नवम्बर, 98 के अनुसार सुसंगत तथ्यों/आंकड़ों पर ही विचार किया गया है और अनुवर्ती अवधियों से संबंधित सभी सूचनाओं/आंकड़ों को अनावश्यक मान कर छोड़ दिया गया है । तदनुसार, मूल रूप से दी गई मजूरी लागत पर विचार किया गया है ।
- (vi) केपीटी ने उल्लेख किया है कि किराया प्रभारों का 50 प्रतिशत विभिन्न जोखिमों के संबंध में गैर-बीमा प्रभार के रूप में वसूल किए जा रहे हैं, ताकि प्रचालन के दौरान क्राफ्ट को होने वाले विभिन्न जोखिमों पर काबू पाया जा सके । यह एक सामान्य प्रथा है कि बीमा लागत परिसंपत्ति के मूल्य के प्रतिशत के रूप में ली जाती है और प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रचालन की कुल लागत में शामिल की जाती है । दूसरे शब्दों में, बीमा लागत किराया प्रभार में शामिल की जानी चाहिए और किराया प्रभार के प्रतिशत के रूप में अलग से नहीं लगाई जानी चाहिए । कंडला पत्तन न्यास (केपीटी) ने परिसंपत्ति की लागत का कोई संदर्भ दिए बिना गैर-बीमा प्रभार किराया प्रभारों के प्रतिशत के रूप में निर्धारित कर दिए हैं । केपीटी में प्रचलित इस प्रथा को इस प्राधिकरण ने अनुकूल नहीं पाया है । तथापि, यह मानते हुए कि यह प्रणाली लंबे समय से प्रचलन में रही है, यह प्राधिकरण चाहता है कि केपीटी प्रशुल्कों के उनके अगले आम संशोधन के समय इस प्रथा को बंद कर दें, जिस समय वे उपयुक्त पाए जाने वाले किसी अन्य दृष्टिकोण पर विचार कर सकें ।

- (vii) केपीटी ने निम्नतर क्षमता वाले क्राफ्ट की तुलना में उच्चतर क्षमता वाले क्राफ्ट की कम लागत की असामान्य स्थिति की ओर संकेत किया है। प्रत्यक्षतः, ऐसा लगता है कि यह विसंगति 30 जून, 1991 को प्रचलित विनिमय दरों के संदर्भ में डालरों में किराया प्रभार निर्धारित करने के लिए पत्तन न्यास द्वारा अपनाई गई अस्वीकार्य प्रथा के कारण है। दिनांक 30 जून, 1991 के बाद आरंभ किए गए सभी क्राफ्टों को प्रशुल्क के अनुमोदन की तारीख को प्रचलित विनिमय दर के अनुसार किराया प्रभारों को अमरीकी डालर में मूल्यवर्णित करना चाहिए था। इस विसंगति को दूर करने के लिए केपीटी को उपर्युक्त परिवर्तन प्रणाली के अनुसार अन्य फ्लोटिंग क्राफ्ट के लिए निर्धारित किराया प्रभारों की समीक्षा और संशोधन करना चाहिए।

11. परिणामतः, ऊपर दिए गए कारणों और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण एम.एल. सूरजबारी के लिए किराया प्रभार 8 दिसंबर, 1998 से पूर्वप्रभाव से प्रति घंटा या उसके भाग के लिए 2863/-रुपए पुनः निर्धारित करता है। 1 अमरीकी डालर = 42.31 रुपए का परिवर्तन लागू करते हुए (इस प्राधिकरण के मूल आदेश की तारीख अर्थात् 30 नवंबर, 98 के अनुसार) अमरीकी डालर में किराया प्रभार 67.67 अमरीकी डालर होगा। तटीय पोतों के लिए रुपया दर पर 30 प्रतिशत की छूट उपलब्ध होगी।

12. तदनुसार, केपीटी के दरों के मान में निम्नलिखित संशोधनों का भी अनुमोदन किया जाता है:—

“अध्याय—III, विविध प्रकार, मान —। ‘पत्तन के फ्लोटिंग क्राफ्ट, फ्लोटिंग ड्राई डॉक के किराए के लिए प्रभारों की अनुसूची’ के अंतर्गत निम्नलिखित मद प्रतिस्थापित की जाए।

क्रम सं०	क्राफ्ट का नाम	इकाई	दर
24.	एम.एल. सूरजबारी	प्रति घंटा या उसके भाग	2863/-रुपए 67.67 अमरीकी डालर

टिप्पणी:— ‘तटीय पोतों’ के लिए उपर्युक्त रुपया दर के 30 प्रतिशत की छूट उपलब्ध होगी।”

13. केपीटी द्वारा प्रस्तावित (उच्चतर) दरों पर प्रशुल्क की वसूली के लिए की गई प्रत्याशित कार्रवाई का अनुमोदन नहीं किया जाता है। केपीटी इस प्राधिकरण द्वारा इसके 30 नवंबर, 98 के आदेश के अनुसार अधिसूचित दर को एकतरफा अस्वीकार नहीं कर सकता। इसलिए, केपीटी को अधिक वसूल की गई राशि को एतद्वारा वापस करना होगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2000]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

New Delhi, the 29th May 2000

**No. TAMP/2/98-KPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), and in supersession of its earlier Notification No. TAMP/2/98-KPT dated 8 December, 1998, the Tariff Authority for Major Ports hereby refixes the hire charge of 'M L. Surajbari', a Multipurpose Launch belonging to the Kandla Port Trust, as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE****Case No. TAMP/2/98-KPT****The Kandla Port Trust**

...

**Applicant****ORDER**

( Passed on this 12<sup>th</sup> day of May 2000 )

This case relates to a request from the Kandla Port Trust (KPT) about re-fixation of hire charge for M.L. Surajbari, a multipurpose launch at the Kandla Port Trust (KPT).

2. This Authority had earlier passed an order on 30 November 98 fixing the hire charge of "M.L. Surajbari", a Multipurpose Launch. As per the order, the rate of hire charge for M.L. Surajbari per hour or part thereof was fixed at Rs.2,800/- (US \$ 66.18) with a rebate of 30% to coastal vessels.

3. The KPT has now come up with a request for reconsideration of the said order and to fix the hire charge at Rs.4,700/- (US \$ 223.72) per hour or part thereof. It has been stated that in their earlier proposal, the following points were not taken into account:

- (i). The rate of return on capital employed has been taken as 10.50% instead of 12%.
- (ii). As per the existing practice followed (by the KPT), the charges calculated are enhanced by 60% before allowing a rebate of 30% to coastal trade. While sending the earlier calculation, this factor of 60% was ignored. Moreover, the current conversion rate was considered instead of Rs.100 = US \$ 4.76 (as on 30 June 91) as per Government Guidelines of 1991.
- (iii). Because of the points made at (i) and (ii) above, the rate of M.L. Surajbari had worked out to much less than the rates of similar

capacity craft available at the port. This gives rise to an anomalous situation that higher capacity craft cost lesser than lower capacity craft.

- (iv). As per the practice in vogue, the port has recovered provisional rate of Rs.4700/- (US \$ 223.72) per hour or part thereof for M.L. Surajbari and the bills have been adjusted and settled accordingly. Even the vessel agents might have so settled their accounts with their principals.

4. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the KPT was requested to clarify the following points:

- (i). Reasons for considering exchange rate prevailing on 30 June 91 as against Guidelines adopted in the Chennai Workshop (organised by the TAMP) held in February 98 wherein such conversion was to be done with reference to the current exchange rate.
- (ii). Reasons for implementing the proposed hire charges of Rs.4,700/- per hour or part thereof without the approval of the Authority.

5. In its reply, the port has made the following submissions:

- (i). There is no specific Guideline as to which conversion rate is to be taken.
- (ii). The port has recovered charges at the proposed level on provisional basis as it will not be possible to recover the same at a later stage. However, the final bills are yet to be prepared. In the event, approval of the TAMP to charge the rates provisionally was not taken.
- (iii). Services of new equipment cannot be kept idle for want of approved rate.

6. The proposal was circulated for comments to four parties, namely, (a) M/s. J.M. Baxi & Co.; (b) M/s. GAC Shipping; (c) M/s. Atlantic Shipping Pvt. Ltd.; and, (d) M/s. Indian Oil Corporation Ltd. Comments were received from all the parties except M/s. Indian Oil Corporation Ltd.

7. The comments received from the users are summarised below:

**M/s. Atlantic Shipping Pvt. Ltd.**

The rate of Rs.4700/- per hour is not justified. We are getting other craft locally on round trip hire of Rs.13,000/- i.e. from ship to shore or shore to ship, as the case may be, depending upon requirement. We are also allowed free waiting time upto four hours. The Port also charges 50% non-insurance charge.

**M/s. GAC Shipping**

- (i). The exchange rate applied is Rs.21/- equal to US \$ 1. The present exchange rate is more than double. According to this, the hire charges



will come to about Rs.10,000/- per hour, which is very high. Moreover, the port is also charging additional charges of 50% non-insurance charges,

- (ii). The incidental and supervision charges are too high. They should not be more than 10% each.
- (iii). Additional 60% charges before allowing a rebate of 30% to coastal trade is too high.
- (iv). The rate of Rs.4700/- per hour is reasonable. But conversion to US Dollar rate should be based on current exchange rate.

**M/s. J.M. Baxi & Co.**

- (i). The base of calculation like capital cost depreciation, enhancement of charges by 60% may be judged by the TAMP considering the Government guidelines.
- (ii). The Port must take the prevalent exchange rate. In addition to the notified tariff, 50% non-insurance charges are also payable for the tugs except pull back tugs. The basis of non-insurance charges is not clear.

8. The KPT was requested to furnish break up of costs adopted in the calculation of the (proposed) hire charges along with clarifications/comments on the following points:

- (i). Reasons for levying 50% of the hire charges towards non-insurance of the craft.
- (ii). Basis for arriving at the percentages of incidental charges, supervision charges, freight and handling charges and, management and general administrative cost.
- (iii). The reason for considering depreciation at present day cost.
- (iv). The justification for incorporating the effect on devaluation of rupee that had taken place in the years 1966 and 1991, while fixing for the first time now the tariff for M.L.Surajbari.

9. In its reply, the KPT has offered clarifications as follows:

- (i). KPT has not insured any of its craft. 50% non-insurance charges are being recovered separately to cover the various risks to which the craft is exposed while in operation.
- (ii). The percentages for calculation of incidental charges and freight handling charges are based on the format approved by the Government, in which the Govt. has directed to charge the same at some percentages on repairs and renewals and cost of fuel, lubricants and consumables. Based on the actual expenditure in the KPT, the

same is considered at 15%. The average Management and General Administrative cost as a percentage of operating expenditure is around 20%; and, accordingly, the same has been considered while fixing the hire charges. The percentage of establishment cost to the total cost of operation is around 37%; and, applying to principle of what traffic can bear and cost based tariff, it is the conscious decision of the Govt. to recover supervision charges. Accordingly, the KPT has considered it @ 20%.

- (iii). In KPT, assets are considered at replacement cost and additional depreciation of this replacement cost based on the difference in WPI is given effect in the accounts of KPT. As per the guidelines of the MPRC's Report and also as mentioned by the TAMP in its guidelines, replacement cost should be considered for the calculation of tariffs. Accordingly, it is justifiable to consider depreciation on the present day cost of asset.
- (iv). The main reason for incorporating the effect of devaluation of Rupee that had taken place in 1966 and 1991 is to neutralize the effect of devaluation twice of the rupee and to make the trade beneficial. To neutralize the 1966 devaluation, 60% is added to the charges which has Government's approval; and these charges, after adding 60%, are reconverted into dollar rate as on 30 June 1991. Such conversion is being done based on the guidelines issued by the Govt. of India in 1991. Since then, no fresh guidelines for considering a rate other than the above has been received from the Govt.

10. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following points emerge for consideration:

- (i). The Return on Capital Employed (ROCE) in the original proposal of the KPT was taken as 16.5% going by an interest figure of 10.5%, erroneously quoted by the KPT. The TAMP is allowing ROCE equal to the rate of interest on Govt. of India loans plus 6% (3% for Repayment, Replacement and Maintenance Fund plus 3% for Development, Rehabilitation and Modernisation Fund). The current rate of interest on Govt. of India loan is 13.5% and accordingly 19.5% ROCE is to be allowed. As the instant case relates to retrospective revision with effect from December 1998 and the port has now corrected its error and proposed 12% towards interest rates, ROCE of 18% (12% + 6%) is allowed.
- (ii). The standard format giving the guidelines for calculation of hire charges stated to be issued by the Govt. of India, as referred by the KPT, is only with reference to fixing the hire charges of mechanical equipment. However, the KPT has chosen to follow the same format for fixing hire charges for floating craft also. The general format does not prescribe any specific percentages of different overhead costs. The KPT has stated that the percentages of overhead cost have been arrived at considering the actual direct expenditure and in-direct expenditure. The KPT has not made any change in the percentage

figures, which this Authority had originally considered while issuing its earlier Order. That being so, we adopt the same percentages of overhead expenditure in the instant case also.

- (iii) While fixing cost based tariff, we have been considering depreciation as well as the as capital cost only on historical value and not on replacement cost basis. This approach was recommended to be continued in our meeting with the FA&CAOs of the Port Trusts as the system was not yet fully designed to shift to calculation of depreciation on a 'replacement cost' basis. That being so, and in line with the general practice followed by the Authority for revision of tariff in other ports, in the instant case also we allow capital cost and depreciation based only on historical value.
- (iv). The arguments of the KPT to incorporate the effects of devaluation of Rupee that had taken place in 1966 and 1991 are not tenable. It is the stated position of this Authority that, in cases of newly commissioned assets or services conversion of the tariff to dollar rate will be based on the prevailing Customs Rate. Accordingly, in the instant case also the hire charge is to be converted into US Dollar denomination applying the exchange rate that prevailed on the date of the original Order i.e., 30 November 1998. It is to be noted that M.L. Surajbari is a new multipurpose launch for which the hire charge was fixed for the first time by the Authority's Order on 30 November 1998.
- (v). The KPT has revised the annual wage cost from Rs.7,77,601/- to Rs.8,85,051/-. No reason for the revised cost is given. Since this is a request of the KPT for a 'review' of this Authority's Order dated 30 November 98, consistently with the approach adopted by the Authority in such 'review' cases, only facts / data relevant as on 30 November 98 are reckoned with; all information / data pertaining to subsequent periods are ignored as being irrelevant. Accordingly, only the wage cost given originally is considered.
- (vi). The KPT has mentioned that 50% of the hire charges are being recovered as non-insurance charges to cover the various risks to which the craft is exposed while in operation. It is a normal practice that insurance cost is taken as a percentage of the value of asset and included in the total cost of the operation for fixing tariff. In other words, the insurance cost should be included in the hire charge and not levied separately as a percentage of hire charge. The Kandla Port Trust (KPT) has fixed non-insurance charges as a percentage of the hire charges without any reference to the cost of the asset. This practice prevalent in the KPT is not viewed with favour by this Authority. However, recognising that this system has been in vogue since long, this Authority requires the KPT to discontinue the practice at the time of their next general revision of tariffs at which time they can consider any other approach as may be found to be appropriate.
- (vii). The KPT has pointed out an anomalous situation of a higher capacity craft costing lesser than a lower capacity craft. Prima facie, it appears

that the anomaly is due to the unacceptable practice adopted by the Port Trust to fix the hire charges in dollar terms with reference to the exchange rates prevailing on 30 June 1991. All the craft commissioned after 30 June 1991 should have the hire charges denominated in US Dollar with reference to the exchange rate prevailing on the date of approval of the tariff. To remove the anomaly, the KPT should review and revise the hire charges fixed for other floating craft with reference to the conversion system mentioned above.

11. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the Authority re-fixes the hire charge for M.L. Surajbari at Rs.2863/- per hour or part thereof with retrospective effect from 8 December 1998. Applying the conversion of 1 US \$ = Rs.42.31 (as on the date of this Authority's original Order i.e., 30 November 98), the hire charge in US \$ will be US \$ 67.67. A rebate of 30% on the rupee rate will be available to the coastal vessels.

12. Accordingly, the following amendments in the KPT Scale of Rates are also approved:

*"Substitute the following item under Chapter-III miscellaneous charges, Scale I 'Schedule of charges for hire of Port's Floating Craft, floating dry dock'.*

S/N	NAME OF CRAFT	UNIT	RATE
24.	M.L. SURAJBARI	Per hour or part thereof	Rs.2863 US \$ 67.67

*Note: A rebate of 30% of the above Rupee rate will be available to 'Coastal' vessels".*

13. The anticipatory action taken by the KPT to recover tariff at the (higher) rates proposed by it is not approved. The KPT cannot unilaterally ignore the rate notified by this Authority vide its Order dated 30 November 98. The KPT is hereby required to refund the excess amounts collected.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/Exty/143/2000]